

TEMA  
02.09

Contributi

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 2 - giugno 2009 - pagg. 67-76Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

# Mobilità e sicurezza: una sfida da vincere per tutti

**Mobility and Safety:  
a Challenge to Win for Everyone****Massimo Pannacciulli\*, Giuseppe Trieste\*\***\* Ufficio Attività Eventi, FIABA Onlus  
e-mail: [massimo.pannacciulli@fiaba.org](mailto:massimo.pannacciulli@fiaba.org); web: [www.fiaba.org](http://www.fiaba.org)\*\* Presidente FIABA Onlus  
e-mail: [presidenza@fiaba.org](mailto:presidenza@fiaba.org); web: [www.fiaba.org](http://www.fiaba.org)

## Uno sviluppo senza controllo

La convulsa espansione che ha interessato le nostre città a cavallo degli ultimi due secoli ha portato grandi e positive innovazioni nel vivere quotidiano e nella mobilità, accanto a conseguenze non sempre ragionate o portatrici di un decisivo miglioramento. Un'impennata tale nell'ampliamento della tecnologia, delle dimensioni di molte città –trasformatesi in tentacolari metropoli industriali– e nelle amministrazioni delle stesse non poteva che portare a molti cambiamenti che di certo hanno avuto effetti positivi sulla carta, ma che hanno anche denunciato, in molti casi, una mancanza di progettualità e di visione a lungo termine delle possibili conseguenze distorsive.

Se un tempo la mobilità delle città era un problema di interesse secondario, oggi è diventata una questione di primo piano, anche per le implicazioni che ricadono a più livelli su ogni categoria cittadina, su ogni abitante dello spazio urbano. Con il moltiplicarsi dei mezzi di spostamento, il miglioramento della qualità della vita e l'aumento degli abitanti e delle dimensioni delle città il traffico è oggi giunto ad un livello spesso insostenibile, non solo –e sono la maggioranza– per chi utilizza i mezzi di trasporto su gomma, ma anche per chi usufruisce del servizio di trasporto pubblico, o si sposta semplicemente in bicicletta e a piedi. Questi ultimi due esempi, secondo FIABA, rientrano a pieno titolo in quella categoria generale di "utenti deboli della strada" cui si rivolge la nostra attività, che si occupa non solo della disabilità in senso "onnicomprensivo", ma anche di quanti attraversano momentaneamente difficoltà di tipo motorio negli spostamenti quotidiani (donne in stato di gravidanza o con bambini piccoli, anziani, persone infortunate). Abbattere le barriere architettoniche e culturali, migliorando così la mobilità cittadina, è dunque un obiettivo primario che deve essere accolto in primis dalle Amministrazioni pubbliche e dai Comuni, e che FIABA promuove e porta avanti ormai da tempo.

The article describes the situation of urban mobility in Europe in the last 15 years. In consideration of the increasing transport's flow from 20<sup>th</sup> Century until today, traffic and transport obtain a high level of congestion that is not more possible to effort.

This congestion first of all concerns the so called "tyre mobility", generating two negative effects: car accidents are in continuous growth, with high costs in terms of human-lives and permanent damages; our streets became in the last 15 years very dangerous. To reach one point from another in a town is not only dangerous, but also takes an increasing amount of time. People called "weak customers" (children, old people, pregnant women with babies, temporarily disabled persons) are the principal victims of this situation. In this article we will also explain the newest data about transport accidents and mortality in the last ten years. This researches show how mortality rate in the last ten year is constantly decreasing, while in the last 50 years, from 1950 to 2000, it has always grown. And this is a positive item that lead us to place the bases for the future. In this direction goes the so called "White Paper" submitted by the UE on 12 September 2001: "European transport policy for 2010: time to decide". The Commission has proposed 60 or so measures to develop a transport system capable of shifting the balance between modes of transport, revitalising the railways, promoting transport by sea and inland waterway and controlling the growth in air transport. In this way, the White Paper fits in with the sustainable development strategy adopted by the European Council in Gothenburg on June 2001, introducing the concept of the trans-European network (TEN).

Concerning this situation, we also highlight that FIABA has been founded in order to pull down the cultural and physical barriers created by isolation, marginalization, and social unfairness. Let's think about the birth of a human being: mothers and their children are part of the environment and it should be able to hold them. An environment that is suitable to growing up children is respectful of people's elemental needs. We have to cultivate our sensitivity in order to prevent the appearing of new barriers, being it architectural features or not. This argument is strictly connected with the reorganization of our urban spaces through the so called PUT (Urban Traffic Plans) and the National Plan. We also never forget that a convenient, universal-accessible environment help us increasing the value of our time and our lives. If we can have back the value of our environment we can increase the inner value of ourselves. In conclusion, architectural features that are commonly found in apartment blocks and cemeteries make clear that the planning wasn't for everyone. FIABA deeply wants to develop a different awareness of mobility problems, in the hope it can trigger off a new way of planning. We want, in the next future, that every building and every road will be thought without architectural features, in order to simplify everyday life and to assure us and our relatives the accesses.



Pakistan, Migliaia di musulmani ritornano a casa dopo l'annuale appuntamento religioso di Multan, un esempio di mobilità congestionata.

Ma a ben vedere il problema va ancora oltre e interessa l'incolumità stessa delle persone: la crescita caotica della mobilità nei centri abitati ha portato ormai ad un livello di incidentalità difficilmente accettabile. Il piano culturale da modificare è l'idea sbagliata secondo cui gli incidenti siano conseguenze naturali della libertà di mobilità. Dobbiamo invece considerare l'essere umano come fallibile di natura, e quindi dotarci di tutti i mezzi tecnici e culturali atti a ridurre al minimo un'attività che è ormai diventata 40 volte più pericolosa di ogni altro lavoro, e che contribuisce a diminuire la vita media delle persone di circa un anno.

Sembra evidente, dunque, che la cattiva e convulsa pianificazione delle città ha portato in prima istanza ad una serie di problematiche riscontrabili nel traffico intenso, nei disservizi della mobilità pubblica e quindi nel difficile attraversamento degli spazi abitativi e cittadini, una situazione che rende di conseguenza le nostre strade meno sicure e più soggette ad incidenti.

### I dati ISTAT sulla mobilità e sugli incidenti

Per dare un quadro il più possibile fedele della mobilità odierna e delle insidie insite nel modello di traffico contemporaneo, prendiamo ad esempio gli ultimi dati sulla mobilità e sugli incidenti a nostra disposizione. Parliamo in entrambi i casi di ricerche compiute dall'Istituto Nazionale di Statistica, rispettivamente nel 2001 e nel 2007, che ci aiutano a quantificare e capire le evoluzioni che hanno portato agli obiettivi prefissati dal Libro Bianco del 13 settembre 2001: ridurre la mortalità del 50% entro il 2010 e rendere il traffico europeo fluido e *intermodale* (ovvero un sistema in cui i vari mezzi di trasporto sono intercambiabili).

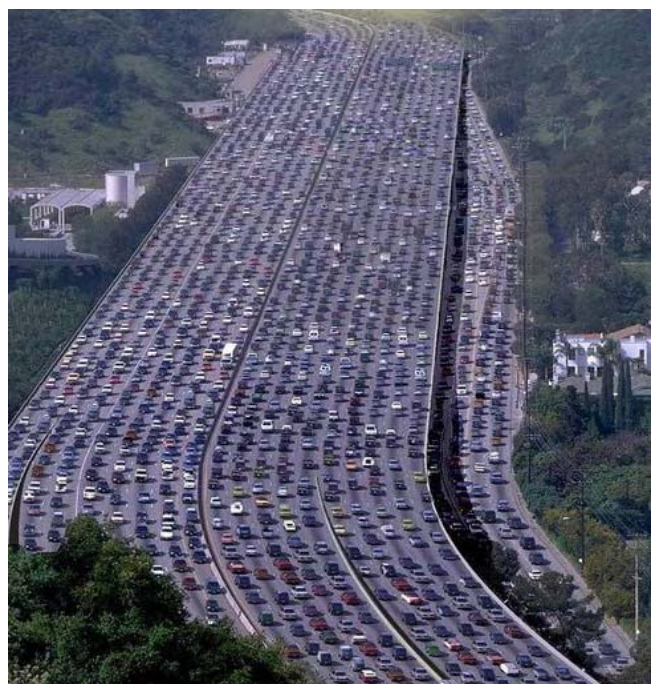
Le ricerche cui facciamo riferimento sono:

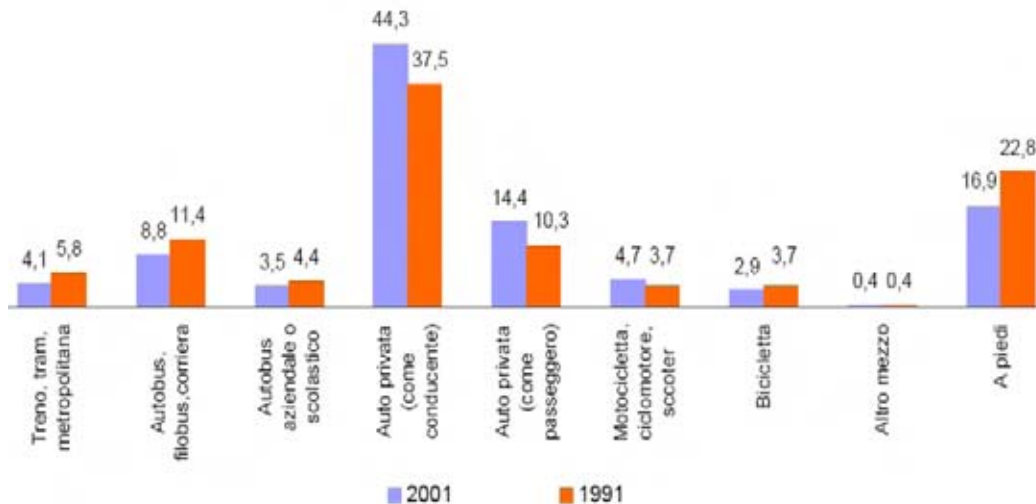
- "14° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni" (2001);
- "Rapporto ACI - Istat sugli incidenti stradali" (2007).

A quanto vediamo dai dati diffusi dall'ISTAT sugli *spostamenti quotidiani e periodici* della popolazione italiana, dati del 2001 diffusi e resi definitivi nel 2005, la maggioranza dei residenti (83,1%) raggiunge il luogo di studio o di lavoro utilizzando mezzi di trasporto; il restante 16,9% va a piedi. Le persone usano soprattutto l'automobile, (58,7%), e i trasporti pubblici –treno tram, metropolitana, filobus e corriera– (12,9%). Motocicletta, ciclomotore e scooter sono utilizzati dal 4,7% delle persone, mentre soltanto il 2,9% ricorre alla bicicletta. Un dato che ci sembra a riguardo preoccupante è l'aumento –rispetto al 1991– dell'abitudine ad utilizzare l'automobile (dal 47,8% al 58,7%) mentre è diminuito l'utilizzo dei trasporti pubblici (dal 17,2% al 12,9%) e la percentuale di quanti scelgono di spostarsi a piedi (dal 22,8% al 16,9%).

Da questi dati è chiaro come l'automobile sia il mezzo più utilizzato in tutte le regioni italiane. La percentuale più elevata di coloro che utilizzano il treno, il tram o la metropolitana si registra nel Nord-ovest, con picchi regionali che si riscontrano in Lombardia (7,6%) e nel Lazio (7,4%) seguite dalla Liguria (6,6%). Il primato per l'uso della motocicletta, del ciclomotore e dello scooter spetta alla Liguria (13,8%), seguita dalla Toscana (9,1%). La bicicletta, infine, è il mezzo scelto soprattutto da quanti vivono nel Nord-est, specialmente dai residenti in Emilia-Romagna (7,9%) e

Ingorgo stradale in una superstrada Statunitense, il traffico su gomma rimane sempre al primo posto come fruizione dagli utenti della mobilità.





Percentuale di popolazione residente che si sposta per mezzo utilizzato. Censimento 1991 e 2001.

Trentino-Alto Adige (7,4%), dove evidentemente esistono strutture sufficientemente sviluppate e una morfologia geografica favorevole. Raggiungono a piedi il luogo di studio o di lavoro soprattutto i residenti nelle regioni meridionali, in particolare quelli della Puglia (28,7%) e della Campania (27,7%). A livello comunale poi, i dati a nostra disposizione ci indicano come nei 13 centri abitati di maggiore dimensione (oltre 250mila residenti) il 46,7% (4.252.009 unità) della popolazione residente effettua spostamenti quotidiani verso il luogo abituale di studio o di lavoro (47,0% è il valore nazionale).

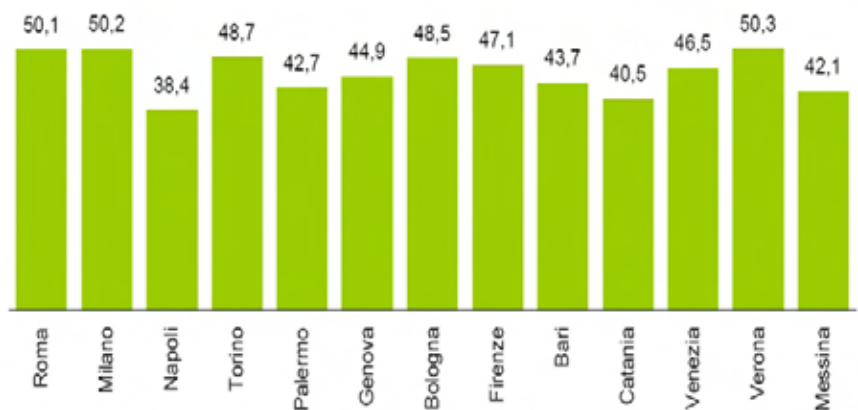
L'incidenza percentuale rispetto alla popolazione residente di chi si sposta per raggiungere il luogo di lavoro (30,0%) è maggiore di quella relativa a chi si sposta per raggiungere il luogo di studio (16,7%) anche per i comuni di maggior dimensione demografica. Naturalmente anche in questo caso ha la sua influenza la diversa struttura per età e le diverse situazioni lavorative.

Per quanto riguarda i tempi di percorrenza, dai dati vediamo come il 41,6% dei pendolari dei grandi comuni raggiunge il luogo di studio o di lavoro entro un quarto d'ora (58,7% è il valore nazionale), il 34,2% impiega tra i 16 e i 30 minuti (24,8% è il valore nazionale), mentre sono necessari dai 31 ai 60 minuti per il 20,7% dei pendolari (13,0% è il valore nazionale). Un dato questo che denota una certa difficoltà negli spostamenti urbani della popolazione a prescindere dalla motivazione dello stesso, anche se in media i tempi di percorrenza per arrivare nei luoghi di lavoro sono più lunghi di quelli per i luoghi di studio.

maggior misura (nel 22,0% dei casi) rispetto al valore nazionale (12,9%), così come pure la motocicletta, il ciclomotore o lo scooter (9,9% dei casi nei grandi comuni mentre 4,7% è il valore nazionale) mentre l'automobile, comunque il mezzo di spostamento preferito, assume un valore di minor rilevanza rispetto al dato nazionale (33,8 % contro il 44,3 % del Nazionale).

Da come si evince da questi dati, la mobilità italiana è quasi nella totalità incentrata sul trasporto via gomma: gli italiani –per necessità o per piacere– preferiscono l'automobile, e questo dato è incontrovertibile. Gli elementi confortanti riguardo ai grandi centri abitati che abbiamo vagliato in precedenza, vanno osservati attraverso la lente dei grandi centri abitati che ovviamente dispongono di una rete di mezzi pubblici più capillari e diffusi rispetto ai piccoli centri, inducendo probabilmente più persone ad utilizzarli. Ma questo ancora non basta, il traffico nella maggior parte delle grandi città è infatti costantemente congestionato, e lo dimostrano i lunghi tempi di percorrenza evidenziati dalla ricerca Istat e

Residenti che si spostano giornalmente nei comuni più popolati. Incidenza percentuale sul totale della popolazione residente. Censimento 2001.





ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (b)	Indice di gravità (c)
2000	256.546	7.061	360.013	2,8	1,9
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	1,9
2002	265.402	6.980	378.492	2,6	1,8
2003	252.271	6.563	356.475	2,6	1,8
2004	243.490	6.122	343.179	2,5	1,8
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	1,7
2006	238.124	5.669	332.955	2,4	1,7
2007	230.871	5.131	325.850	2,2	1,6

(b) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.  
(c) L'indice di gravità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero totale dei morti e dei feriti, moltiplicato 100.

Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 2000 - 2007 (valori assoluti).

il grande utilizzo –oltre la media nazionale– che viene fatto dei mezzi su due ruote come la motocicletta, il ciclomotore e lo scooter. Le soluzioni invocate dal libro bianco sembrano dunque necessarie per rendere la mobilità futura più fluida, costituendo così un primo passo per il miglioramento della vita nei nostri centri abitati.

Un altro elemento importante, di cui possediamo dei dati sufficientemente recenti, è quello relativo all'alto *numero di incidenti stradali*, e quindi al conseguente problema per tutte le persone che si spostano con qualsiasi mezzo di locomozione, anche a piedi. Come detto in fase introduttiva, la questione della sicurezza stradale è ormai centrale, soprattutto per le ripercussioni che comporta a tutti i livelli sulla mobilità.

I dati a cui ci riferiamo –pubblicati nel 2008– sono dell'Istat e riguardano l'intero anno 2007. Ogni giorno in Italia si verificano in media 633 incidenti stradali, che provocano la morte di 14 persone e il ferimento di altre 893. Nel complesso, nell'anno 2007 sono stati rilevati 230.871 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.131 persone, mentre altre 325.850 hanno subito lesioni di diversa gravità. Rispetto al 2006, si riscontra una diminuzione del

numero degli incidenti (-3,0%) e dei feriti (-2,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-9,5%). Nel complesso, però, se vediamo l'evoluzione di tali incidenti dal 2000 ad oggi valutiamo positivamente il trend di questo dato, apprezzando una netta diminuzione negli ultimi 8 anni. dall'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti), che si attesta al 2,2% nel 2007 contro il 2,8% del 2000.

Ora estrapoliamo questi dati: possiamo osservare come si sia registrato un decremento del 10% per quanto riguarda il numero di incidenti, del 9,5% per i feriti e del 27,3% per quanto riguarda il numero di morti in incidente. Questi sono dati molto importanti, soprattutto considerato che, nello stesso periodo, il parco veicolare è cresciuto del 15,7%.

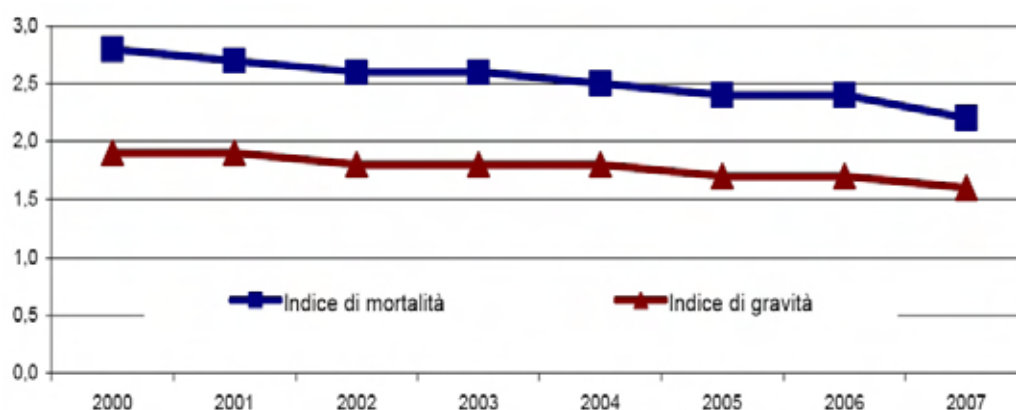
Un decremento simile si è avuto anche in ambito europeo, dove complessivamente nel 2007 si sono registrati circa 42.450 decessi per incidente stradale, l'1,2% in meno rispetto all'anno precedente.

Sono dati incoraggianti se rapportati con gli obiettivi fissati dal già citato libro bianco, che prevede per il 2010 una diminuzione del 50% dell'indice di mortalità. L'Italia ha raggiunto quota 27,3%, un ottimo risultato –anche se non quello pieno– in media certamente con il resto dell'Unione

Europea, tenendo anche conto che è la prima volta che si ottiene una riduzione così sostenuta in termini di mortalità (-9,5%). I paesi che in questo ambito stanno registrando le migliori prestazioni sono Repubblica Ceca, Francia, Lussemburgo e Portogallo, mentre tra i peggiori ci sono i paesi dell'Est.

Altro dato interessante è quello sui luoghi degli

Indice di mortalità e indice di gravità - Anni 2000 - 2007.



TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (a)
Una carreggiata a senso unico	2.507	59	2,4
Una carreggiata a doppio senso	33.803	2.118	6,3
Doppia carreggiata, più di due carreggiate	4.029	159	3,9
<b>Totale</b>	<b>40.339</b>	<b>2.336</b>	<b>5,8</b>

(a) Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100

Incidentalità sulla rete extra urbana, escluse le autostrade, secondo il tipo di strada al 2007.

incidenti. Nel 2007 sulle strade urbane si sono verificati 176.897 incidenti (76,6% del totale) che hanno causato 238.712 feriti (pari al 73,3% sul totale) e 2.269 morti (pari al 44,2%); mentre nelle autostrade si sono verificati 13.635 incidenti (pari al 5,9% del totale) con 23.135 feriti (pari al 7,1%) e 526 decessi (pari al 10,3%). Mentre in città è diminuito il numero degli incidenti e il tasso di mortalità, cosa avvenuta anche nei percorsi autostradali nonostante un aumento degli incidenti, il risultati peggiori si registrano nelle strade extraurbane (non autostrade), con un tasso di mortalità di 5,8 decessi ogni 100 incidenti.

Quest'ultima tabella è molto importante perché evidenzia in maniera chiara come la costruzione e il tipo di strade influenzi la pericolosità dei percorsi e della mobilità, a dimostrazione del fatto che costruzioni pensate in ragione della sicurezza e progettate con criteri di mobilità accessibile possono diminuire il tasso di mortalità nelle strade in maniera sensibile.

Molto interessante per la nostra analisi, sono i dati su chi viene effettivamente coinvolto negli incidenti, ovvero quale categoria di utente della strada.

La percentuale maggiore la riscontriamo nei conducenti dei veicoli coinvolti: il 71,0% dei morti ed il 69,8% dei feriti a seguito di incidente stradale; i passeggeri trasportati rappresentano invece il 16,7% dei morti ed il 23,9%. Per quanto riguarda i pedoni, che costituiscono un'utenza debole della strada e che in quanto tali ci interessano particolarmente, notiamo che rappresentano il 6,3% dei feriti ma ben il 12,2% dei morti. Il dato è certamente allarmante, in quanto denota una sostanziale fragilità di questa categoria, relegata ad una mobilità urbana pericolosa che non li tutela e li porta ad avere un'incidenza di mortalità veramente elevata. Le differenze tra i livelli di rischio per le diverse categorie di utenti emergono infatti chiaramente dal rapporto tra numero di morti e di feriti: nel 2007 l'indice di gravità che mediamente risulta pari a 1,6, si riduce a 1,1 per i trasportati ed a 1,6 per i conducenti, ma sale a 3 per i pedoni. Il pedone è dunque certamente, come accennato, il soggetto più debole fra le persone coinvolte. Il rischio di

infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana. La fascia di età compresa tra 80 e 84 anni presenta il valore massimo in termini assoluti per quanto riguarda il numero dei morti (93) e la fascia di età compresa tra

75 e 79 anni per i feriti (1.573). I bambini da 10 a 13 anni coinvolti in investimento sono 730, ma il rischio di investimento è maggiore per i ragazzi di 14-15 anni: ne risultano coinvolti 542 (2007).

Un ultimo aspetto deducibile dai dati in nostro possesso che vogliamo portare all'attenzione è quello degli elevati costi –oltre a quelli quantificabili in termini di vite umane– che un numero così alto di incidenti e un tale tasso di mortalità possono far ricadere direttamente sulle amministrazioni Europee: il dato sulla ricaduta economica data dagli incidenti stradali per il 2007 risulta pari a 30.386 milioni di euro, cifra che rappresenta circa il 2% del Pil dello stesso anno.

In questa percentuale rientrano diverse voci che vanno a costituire l'ingente spesa annuale delle amministrazioni per fronteggiare il problema degli incidenti: perdita di capacità produttiva della forza lavoro, elevato livello di spese sanitarie, danni materiali e infrastrutturali.

Da queste analisi ci sembra dunque ovvio come e perché si sia arrivati alla formulazione del Libro Bianco della Commissione Europea: per dare risposta ad un'urgenza non solo di tipo economico, ma anche e soprattutto in termini di vite umane.

## Il libro bianco

Tale urgenza dunque viene confermata non solo a livello italiano, ma anche europeo. Il Libro Bianco, promosso dalla Commissione Europea, si propone infatti entro il 2010 degli obiettivi importanti. Il primo Libro bianco della Commissione sullo sviluppo della politica comune dei trasporti, pubblicato nel 1992, aveva già messo l'accento sull'apertura del mercato del trasporto. Ad oggi, il cabotaggio stradale è diventato una realtà, il traffico aereo presenta il livello di sicurezza più elevato del mondo e la mobilità delle persone è passata da

Morti e feriti per categoria di utente della strada al 2007.

UTENTI DELLA STRADA	Morti		Feriti		Indice di gravità (a)
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Conducenti	3.645	71,0	227.326	69,8	1,6
Trasportati	859	16,7	77.999	23,9	1,1
Pedoni	627	12,2	20.525	6,3	3,0
<b>Totale</b>	<b>5.131</b>	<b>100,0</b>	<b>325.850</b>	<b>100,0</b>	<b>1,6</b>

(a) L'indice di gravità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero totale dei morti e dei feriti, moltiplicato 100.

17 km al giorno nel 1970 a 35 km nel 1998. In questo contesto, i programmi di ricerca hanno sviluppato le tecniche più moderne per realizzare delle sfide molto importanti soprattutto se pensiamo ai problemi di cui si parlava in precedenza chiaramente specificati dalla Commissione Europea:

- crescita disuguale dei vari metodi di trasporto: la strada rappresenta il 44% del trasporto di merci contro l'8% della ferrovia ed il 4% delle vie navigabili. Il trasporto stradale di passeggeri rappresenta il 79%, quello aereo il 5% e quello ferroviario il 6%;
- la congestione di grandi assi stradali e ferroviari, anche e soprattutto nelle città;
- i problemi ambientali o di salute dei cittadini e l'insicurezza sulle strade.

In riferimento a queste problematiche, il Libro Bianco si propone diverse modalità di intervento a seconda dei vari ambiti della mobilità identificati in sette punti fondamentali:

- 1 trasporto stradale;
- 2 trasporto ferroviario;
- 3 trasporto aereo;
- 4 trasporto marittimo e fluviale;
- 5 intermodalità - uso di più modalità di trasporto;
- 6 strozzature e rete Transeuropea;
- 7 utenti.

Per quanto riguarda il *trasporto stradale* di merci e passeggeri, che assorbe il 44% del trasporto merci ed il 79% del trasporto di passeggeri e che ha visto –tra il 1970 ed il 2000– triplicare il parco auto Comunitario (da 62,5 milioni a quasi 175 milioni); bisogna considerare che le previsioni ne indicano l'espansione del 50% nei prossimi 5 anni, e che questo rappresenta l'84% delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Un duplice problema, dunque, di congestione nella mobilità e ambientale. In ragione di questo l'obiettivo prefissato dal recente libro bianco punta decisamente al miglioramento della qualità del trasporto su gomma andando ad intervenire magari sulle normative nazionali, sui sanzionamenti e sui controlli. Tralasciando i piani che riguardano la mobilità ferroviaria, navale ed aerea, perché non direttamente connessi al nostro *focus*, l'attenzione si sposta un altro



Veduta dall'alto del quartiere di San Lorenzo, Roma.

concetto fondamentale su cui si è concentrato il libro bianco: *l'intermodalità*, ovvero l'uso di più mezzi di trasporto.

Obiettivo principale in questo ambito è quello di riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica che favorisca *l'intermodalità* e la promozione dei trasporti ferroviari, marittimi e fluviali (per alleggerire il trasporto su gomma), ma anche –parlando di mobilità nelle città– di rendere possibile grazie alla fluidificazione del traffico e alla diminuzione degli incidenti la scelta di mezzi di spostamento diversi dall'automobile in modo da decongestionare il traffico stesso. Questa strada viene intrapresa con il varo del programma comunitario di sostegno "Marco Polo", in sostituzione del vecchio PACT (programma di azioni pilota per il trasporto combinato), un nuovo modello che coglie essenzialmente l'eredità del precedente, cercando di dotarsi di maggiori fondi e di attuare misure ancora più concrete grazie alla migliorata esperienza europea di lavoro di rete. Il punto su cui però ci concentriamo maggiormente nell'analisi dell'elaborato della Commissione europea è quello incentrato sugli *utenti della strada*, che in questo senso rappresentano il centro della politica di miglioramento dei trasporti, in quanto

#### MISURE PROPOSTE PER IL TRASPORTO STRADALE

- **Fissare il massimo di ore di guida a 48 settimanali in media, eccetto per i liberi professionisti;**
- **avvicinare e armonizzare le normative internazionali a livello legislativo, in materia di sanzioni e di libertà di circolazione nei fine settimana;**
- **armonizzare tasse e rapporti commerciali per evitare al massimo distorsioni e liberalizzare il trasporto;**
- **sviluppare la formazione professionale dei conducenti, anche attraverso l'introduzione di un attestato che ne verifichi e regolarizzi la situazione occupazionale.**



fruttori e ultimi destinatari (nonché talvolta vittime) dei flussi di transito europeo. I primi obiettivi da raggiungere sono dunque ridurre il numero degli incidenti, armonizzare le sanzioni e favorire lo sviluppo di tecnologie più sicure e meno inquinanti. Considerando che in Europa nel 2000 gli incidenti della strada hanno causato la morte di oltre 40.000 persone e che una persona su tre sarà ferita nel corso della sua vita in un incidente stradale (con un costo annuale in termini di PNL del 2%), capiamo bene perché la principale preoccupazione sia quella dell'insicurezza stradale. Ricordiamo anche l'incidenza che tutto questo ha sulla mobilità cittadina: il traffico dei nostri centri abitati, caotico e pericoloso, inibisce la già citata *intermodalità* nell'uso dei mezzi di trasporto, costringendo tutti a preferire le automobili private ad altri mezzi di spostamento (mezzi pubblici, biciclette).

Per gli utenti della strada, dunque, il libro bianco divide gli ambiti di intervento come segue:

*Sicurezza stradale:*

- Attuare un nuovo programma temporalmente determinato (2002 - 2010) teso a dimezzare il numero di vittime della strada;
- armonizzare sanzioni, segnaletica stradale limitazioni alla guida in materia di abuso di alcool;
- costituire quella che viene definita la e-Europa, ovvero l'utilizzo ragionato e mirato delle nuove tecnologie (patente di guida elettronica, limitatori di velocità per le automobili, sistemi di trasporti intelligenti) finalizzate ad un congruo miglioramento della sicurezza stradale per proteggere pedoni, ciclisti, occupanti dei veicoli e migliorando allo stesso tempo la rapidità e la fluidità dei trasporti e della mobilità.

*Tariffazione delle infrastrutture, costituire una direttiva quadro che regolamenti l'uso delle infrastrutture secondo degli standard europei:*

- per il trasporto stradale, si valuta la funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli (emissioni di gas e di rumore), il tipo di infrastruttura usato (autostrade, strade nazionali ed urbane), la distanza percorsa, il peso e il livello di congestione (trasporti stradali);
- nel settore ferroviario, si modulano gli oneri a seconda della capacità e della diffusione del servizio e dell'impatto ambientale;
- in ambito marittimo, particolare attenzione alla sicurezza.

*Fiscalità di carburanti:*

- differenziare le tassazioni del carburante tra uso privato e uso professionali;

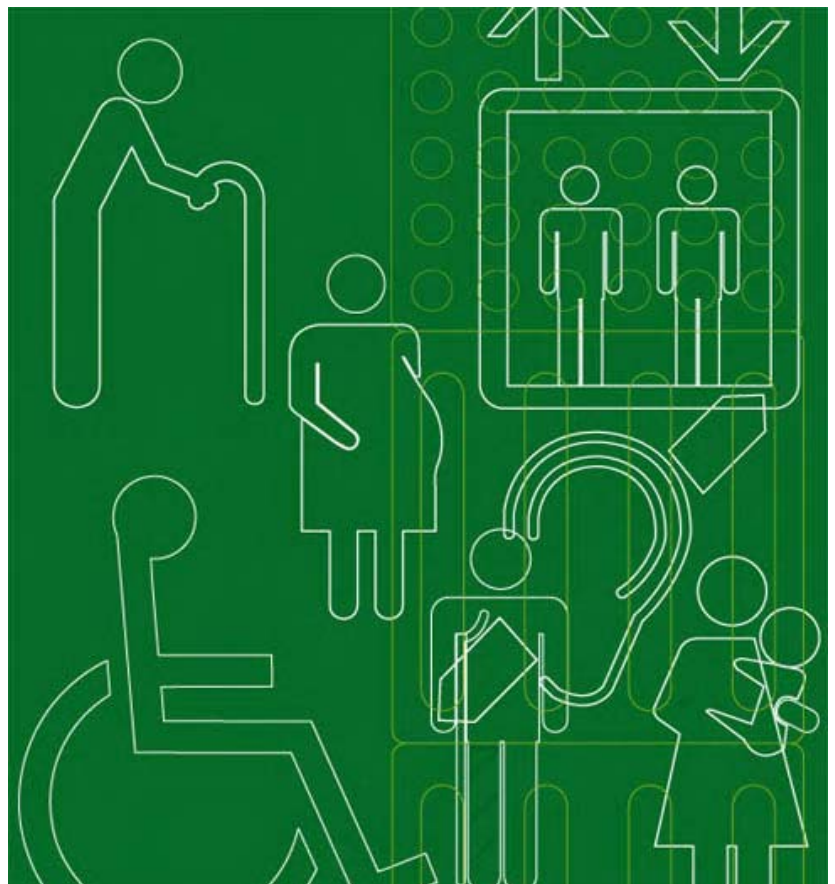
- armonizzare a livello europeo le tassazioni di carburante per uso professionale.

Questo, in sostanza, il quadro che tenta di delineare il libro bianco: una razionalizzazione e incanalamento dei trasporti europei in ragione dei nuovi principi di sicurezza (per utenti e lavoratori), di rapidità negli spostamenti e di sostenibilità ambientale. Operazioni come queste si rendono però possibili, come scritto in precedenza, solo con un lavoro concertato e di rete interstatale che coinvolga l'Europa tutta in progetti ad ampio respiro.

### La mobilità per tutti, gli obiettivi e le soluzioni possibili

Se però parliamo di mobilità, di riduzione degli incidenti e di spostamenti urbani ed extraurbani, non possiamo non considerare le persone con ridotta mobilità, quanti cioè per motivi permanenti o temporanei non riescono a muoversi agilmente all'interno degli spazi cittadini, sia pubblici che privati. Ed è proprio a loro che si rivolge la mission di FIABA, per risolvere tutti quei problemi che interessano chi deve attraversare la città, spostarsi da un punto ad un altro o più semplicemente salire su un marciapiede, attraversare la strada o entrare nella propria palazzina. FIABA promuove il

Design - Accessibilità garantita per tutti.





Complesso semaforico in una metropoli.

concetto di accessibilità universale, per fare in modo che se non altro le nuove soluzioni in fatto di architettura o mobilità vengano da subito costruite senza barriere. Ma il nostro messaggio interessa anche quanti fanno parte delle già citate categorie deboli della strada come i pedoni o i ciclisti, non solo verso i cittadini con ridotta mobilità i quali, stando a dei dati di pochi anni fa, sono comunque 80 milioni circa nella sola Unione Europea.

Il problema è dunque superare le innumerevoli barriere architettoniche disseminate nelle città, che di conseguenza le rendono inospitali per tutti, e poco accessibili per molti, non soltanto disabili.

Il punto d'arrivo desiderato è quello di un'elevata fruibilità: progettare territori e spazi urbani tenendo conto delle differenze e delle particolarità di tutti, in modo che gli spostamenti possano essere intermodali e le prestazioni soddisfacenti. Non si tratta dunque solo di superare le barriere, ma anche eliminare le fonti di pericolo, di disagio e di affaticamento.

Ridurre gli spazi da percorrere a piedi, ad esempio attraverso la costituzione di una rete articolata e puntuale di mezzi pubblici, può essere un modo per migliorare sia le capacità di spostamento di tutti, che diminuire gli incidenti e la pericolosità degli spazi urbani. Una rete, come si diceva, intermodale di mezzi di spostamento, si rende dunque

necessaria nell'ottica in cui non esiste un unico mezzo di trasporto efficiente per tutti e per tutte le esigenze. Occorre immaginare un "sistema di mobilità" che consenta di passare senza troppi sforzi da un mezzo all'altro, rendendo il più agevoli e rapidi possibile i punti di snodo.

Costituendo tale rete integrata di servizi e spazi urbani, capaci di rendere ogni luogo e ogni tipo di spostamento più rapido e accessibile, si possono finalmente pensare delle città libere da vincoli per tutti, che non solo riescono a risolvere l'atavico problema del traffico e delle vittime della strada ma che – aggiungiamo finalmente – riuscirebbero a superare quelle pesanti limitazioni insite nelle barriere architettoniche disseminate in ogni angolo delle nostre strade.

Un sogno, forse, o semplicemente un progetto. Progetto che in quanto tale ha bisogno di un contributo preventivo e ragionato da parte di tutti, senza esclusione per i diversi ordini professionali e per i ranghi della politica.

In generale possiamo dunque suggerire alcuni punti fondamentali da tener presente quando si parla di questi argomenti:

- *diritto alla mobilità*: la possibilità cioè per tutti di muoversi secondo necessità in ogni momento a prescindere dai bisogni e dalle necessità individuali. In questa categoria ovviamente comprendiamo tutti gli esseri umani, specialmente le così dette categorie deboli della strada



come i giovani, gli anziani, le persone con ridotta mobilità permanente o temporanea, i disabili sensoriali.

- *diritto alla salute*: l'alta incidentalità ovviamente va a ricadere sul generale concetto di diritto alla salute della persona, previsto dalla nostra costituzione. Sotto questo grande contenitore ricadono anche gli aspetti che sono direttamente connessi al traffico ma non riguardano gli incidenti come il tasso di stress elevato al quale siamo quotidianamente sottoposti e l'alto livello di inquinamento dovuto soprattutto al trasporto su gomma.
- *sostenibilità dei sistemi*: il concetto di sostenibilità, introdotto in campo ambientale, può essere comodamente esteso a tutte le categorie dell'agire umano. A questo aspetto sono infatti legate tutte le azioni odierne dell'uomo, che devono essere finalizzate alla prosecuzione della specie e più in particolare all'assicurare alle generazioni future un mondo sano uguale se non migliore rispetto a quello da noi ricevuto.

Per promuovere tali principi, in ragione degli obiettivi di mobilità per tutti e di riduzione degli incidenti, è necessario però dotarsi di strumenti pratici e particolareggiati che aiutino nella programmazione e nel superamento di tali situazioni, trasformando le città in un modello simile a quello sin qui descritto. Riconosciamo tali strumenti ad esempio nei *Piani Urbani del Traffico* (PUT), ovvero programmi di gestione degli interventi nelle città, alla cui redazione sono obbligati tutti i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti. Il PUT è generalmente uno strumento di breve periodo, articolato in un Piano Generale (PGTU) ed in due successivi livelli di attuazione.

Un primo livello di PUT ha una scadenza generalmente di due anni, ai termini del quale l'amministrazione dovrebbe aver acquisito il know-how necessario per proseguire con un successivo, più particolareggiato e possibilmente più efficace Piano del Traffico. Obiettivi principali di questi piani sono la fluidificazione del traffico automobilistico, il miglioramento della sicurezza, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico nonché il risparmio energetico e il rispetto dei valori ambientali. Alcuni stratagemmi utili per raggiungere questi scopi li possiamo riscontrare nella classificazione della viabilità principale, nell'identificazione di isole ambientali e pedonali, nella riorganizzazione dei sistemi di sosta e di interventi di protezione del mezzo pubblico. Purtroppo dobbiamo rilevare come nell'identificazione di questi piani spesso non sia prevista la pianificazione della circolazione ciclabile, elemento secondo noi ingiustificabile e sicuramente da inserire.

Il *Piano Nazionale della sicurezza stradale*, istituito con legge 144/1999, con la quale è stata recepita la Comunicazione alla Commissione Europea n. 131 del 1997: "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione Europea: il programma 1997-2013 è un altro strumento di miglioramento della mobilità e di riduzione degli incidenti. Tale piano nel 2007 ha visto l'attuazione della sua terza edizione, per il quale la legge finanziaria 2008 ha previsto lo stanziamento di 200 milioni di euro fino al 2013 (fondi successivamente ridimensionati). Purtroppo dobbiamo dire che ad oggi questa via risulta dotata di poco sostegno dalle amministrazioni centrali: pochi fondi e scarsa organizzazione ne fanno uno strumento ad oggi poco incisivo e inefficace.

Vi sono infine tutta una serie di *soluzioni tecniche* dettate dalla tecnologia e dalle raggiunte consapevolezze ingegneristiche ed architettoniche. Una serie di strumenti tecnologici come gli autovelox, ma soprattutto il sistema di rilevazione media della velocità (*Tutor*) sembrano in questo caso risultare efficaci al loro scopo (abbiamo visto la riduzione di incidentalità verificatasi nelle autostrade da due anni a questa parte). Non solo questo, ma l'introduzione delle rotonde in luogo dei semafori favorisce ad esempio la fluidità del traffico evitando i pericolosi stop'n go, la costruzione di marciapiedi più larghi in grado di accogliere pedoni, disabili

Logo FIABA Onlus. Il Fondo Italiano Abbattimento Barriere Architettoniche è nato nel 2001 con il preciso intento di promuovere l'accessibilità per tutti e l'abbattimento delle barriere fisiche e culturali.



ed eventualmente gli spazi per esercizi commerciali, aiuterebbe di molto la vivibilità di molte delle nostre strade. In ultimo, ma non per importanza, ricordiamo una progettazione ragionata degli spazi dedicati ai parcheggi, in modo che non intralcino il normale traffico e che ce ne siano a sufficienza per la richiesta presente. Allo stesso momento la quantità di autovetture dovrebbe infine diminuire drasticamente a seguito di una progettazione congrua e reticolare dei mezzi di spostamento pubblici, in grado di raggiungere tutti gli spazi cittadini garantendo anche una certa qualità nelle prestazioni minime.

### Le "strade sicure" percorse da FIABA

In ragione di queste considerazioni, vorremmo qui sinteticamente ribadire l'importanza e il sostegno che FIABA dà a progetti e iniziative concrete mirate alla sicurezza stradale, all'abbattimento delle barriere architettoniche e alla mobilità accessibile per tutti.

La campagna "*Siamo tutti pedoni*", svoltasi nella primavera di quest'anno, era ad esempio volta al miglioramento della sicurezza degli utenti deboli della strada, riconosciuti qui come pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili e mamme e papà con il passeggino –partendo dal principio che anche attraversare la strada in questo caos metropolitano odierno sia un pericolo. Il Centro Studi Antartide, promotore del progetto, ha infatti rilevato come le morti nelle nostre strade siano raramente dovute al caso, e concentrandosi specialmente negli ambiti scolastici ha cercato di diffondere quella cultura civica secondo la quale, appunto, siamo tutti pedoni, tutti con il medesimo diritto alla mobilità.

Altro interessante tentativo di pianificazione ragionata del traffico e della mobilità urbana è quello del *Libro bianco* di Parma, "sull'accessibilità e mobilità urbana", presentato in questi giorni dal ministro Maurizio Sacconi, Ministro del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali. Un modo anche questo per spronare e sensibilizzare tutti i ranghi della società civile per una concertazione della mobilità cittadina che comprenda soluzioni accolte da tutti, progettate a tavolino e finalmente concrete. Altro interessante esperimento, promosso direttamente da FIABA, è quello di "FIABA

Turismo per Tutti", e cioè la costituzione di un settore specifico della nostra associazione volto esclusivamente alla promozione di un turismo finalmente accessibile a tutte le categorie deboli, per permettere a chiunque di godere dei piaceri del viaggio, della cultura e della storia senza rinunciare al proprio diritto alla mobilità e alla sicurezza personale.

### Riferimenti bibliografici

- ASAPS (2009) "Incidenti stradali e vittime dei fine settimana - 1° Trimestre 2008, 1° Trimestre 2009"; fonte Ministero dell'Interno.
- Ceresoli A., Druifuca A., Zoccarato P. (2002) "Piano Integrato per gli Spazi Urbani, *Analisi e progettazione per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici*", Polinomia srl., Milano.
- Commissione Europea ("Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", Ufficio delle Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee.
- Druifuca A. (s.d.) "Stumenti per interpretare e governare la città diffusa: accessibilità e mobilità", Polinomia.it, <http://www.polinomia.it/img/sprawl.pdf>.
- Druifuca A. (2008) "Le Zone 30 nel Piano Urbano della Mobilità di Reggio Emilia", Estratto dal convegno: "Non solo dossi - Zone 30 nei quartieri per un ambiente urbano migliore" da [www.municipio.re.it](http://www.municipio.re.it).
- Druifuca A. (1996) "I Piani Urbani del Traffico, un'occasione da non sprecare", da [polinomia.it](http://www.polinomia.it/img/leggipt.pdf), <http://www.polinomia.it/img/leggipt.pdf>.
- Arlosti G. (2004) "La politica della sicurezza stradale nella mobilità extraurbana: il caso della Provincia di Rimini"; quaderni del Mobility Manager, [www.provincia.rimini.it](http://www.provincia.rimini.it).
- ISTAT (2001) "14° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni - Gli spostamenti quotidiani e periodici", da [www.dawinci.istat.it/MD/](http://www.dawinci.istat.it/MD/)
- Istat, Aci (2008) "Rapporto ACI - Istat sugli incidenti stradali, anno 2007", [www.istat.it](http://www.istat.it)
- Marella A. (2009) "I dati Istat - ACI sugli incidenti stradali"; da *InCamper*, fonte [www.trafficlab.eu](http://www.trafficlab.eu).
- Marella A. (2008) "Dopo le analisi di sicurezza le soluzioni per la sicurezza stradale"; da *InCamper*, [www.trafficlab.eu](http://www.trafficlab.eu).
- Mazzeo G. (2009) "Pianificazione della mobilità e sosta. L'attuazione del Piano Urbano di Mobilità", TeMA, pgg. 77-86.
- Merlo R. (1998) "Strade residenziali per una città migliore", *Centro Documentazione Handicap*, da [www.accaparlante.it](http://www.accaparlante.it).
- Passigato M., Manuetti D. (2005) "La sicurezza stradale come un prerequisito per la Mobilità Sostenibile", [www.fiab-onlus.it/convegni/conveg36.htm](http://www.fiab-onlus.it/convegni/conveg36.htm).
- Poggiali A. (2008) "I nuovi volti delle città e la sicurezza urbana", [www.regione.toscana.it](http://www.regione.toscana.it).
- Rizzo R. (2009) "Coca e alcol, viaggiare è una sfida alla sorte"; da *Quotidiano Alto Adige*, [www.rassegna.fiaba.org](http://www.rassegna.fiaba.org).
- S.a. (2009) "Sicurezza: Uccisi 627 pedoni nel 2001: 1 su 2 over 65", *Affaritaliani.it*, [www.rassegna.fiaba.org](http://www.rassegna.fiaba.org).
- Vescovo F. (1998) "Confort ambientale fruibilità urbana ed eliminazione delle barriere architettoniche"; 54° Conferenza del Traffico e della Circolazione, Riva del Garda (Tn).

### Referenze immagini

Le immagini a pag. 68 sono tratte da <http://www.lastampa.it> - Universal e da <http://www.merliniservizi.com>. L'immagine a pag. 67 e 73 è tratta dal sito web [www.archsd.gov.hk](http://www.archsd.gov.hk). La foto a pag. 74 è tratta da <http://www.pierogualandi.it>.